

вання гірських хребтів по відношенню до переважаних потоків, висоти схилів та їх захищеності.

Проведені дослідження грозової активності на території України в XX і на початку XXI сторіччя виявили значні зміни в повторюваності гроз.

Виявлена яскраво виражена динаміка зменшення середнього числа днів з грозою на території України з 1936 по 2012 роки. Дані кліматичного довіднику показали, що середнє число днів з грозою за рік за період 1936-1965 рр. – 28,3; щорічне середнє число днів з грозою за

період 1970-2012 рр. змінюється від min 14,0 (1994 р.) до max 27,8 (2010 р.).

Треба зазначити, що загальна динаміка змін грозової активності на території України за період 1970-2012 рр. показує поступове стійке збільшення числа днів з грозою. Зміни інтенсивності грозового режиму на території України пов'язані з сучасними кліматичними змінами, які супроводжуються зростанням температури повітря. Тому необхідно провести дослідження змін термодинамічних параметрів атмосфери для повного аналізу виявлених розбіжностей у повторюваності гроз на території України двох часових періодів.

Література

1. Шметер С.М. Термодинамика и физика конвективных облаков. – Л.: Гидрометеиздат, 1987. – 289 с.
2. Облака и облачная атмосфера / Под ред. И.П. Мазина, А.Х. Хргиана. – Л.: Гидрометеиздат, 1989. – 632 с.
3. Волощук В.М. та ін. Глобальне потепління і клімат України: регіональні екологічні та соціально-економічні аспекти. – К.: Видавничо-поліграфічний центр „Київський університет”, 2002. – 17 с.
4. В.М. Липінський, В.А. Дячук, В.М. Бабіченко Клімат України. – К.: Вид. Раєвського, 2003. – 343 с.
5. Справочник по климату СССР. Выпуск 10, ч. V. Облачность и атмосферные явления. – Л.: Гидрометеиздат, 1969. – 644 с.
6. База климатических данных [Электронный ресурс] URL: www.tutiempo.net (дата обращения: 12.04.2013).
7. Школьник Є.П., Лосєва І.Д., Гончарова Л.Д. Обробка та аналіз гідрометеорологічної інформації: підручник. – К.: Міносвіти України, 1999. – 600 с.
8. Данова Т.Е. Влияние современных климатических изменений на динамику мезомасштабных процессов // «Известия вузов. Северо-Кавказский регион». Естественные науки. Метеорология. Экология. 2013. №3. – С. 79-83.

УДК 911.3

Л.М. Немець, д.геогр.н., професор,

К.Ю. Сегіда, к.геогр.н., ст. викл.,

Ю.К. Яковлева, к.ekon.н., докторант,

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

ОСОБЛИВОСТІ ТРАНСПОРТНО-КОМУНІКАЦІЙНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ СІЛЬСЬКОЇ МІСЦЕВОСТІ ДОНЕЦЬКОЇ ОБЛАСТІ

Стаття присвячена аналізу особливостей транспортно-комунікаційної інфраструктури сільської місцевості Донецької області. Зазначено складові соціальної інфраструктури, визначені її ключові складові у сільській місцевості. Окреслено місце транспортно-комунікаційної її складової. Розглянуто часові та територіальні особливості функціонування транспортного комплексу за видами. Визначено особливості транспортної доступності для сільських районів Донецької області, Окреслено особливості зв'язку в сільській місцевості.

Ключові слова: сільська місцевість, соціальна інфраструктура, транспортно-комунікаційна інфраструктура.

Л.Н. Немец, Е.Ю. Сегид, Ю.К. Яковлева. **ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТНО-КОММУНИКАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕЛЬСКОЙ МЕСТНОСТИ ДОНЕЦКОЙ ОБЛАСТИ.** Статья посвящена анализу особенностей транспортно-коммуникационной инфраструктуры сельской местности Донецкой области. Приведено составляющие социальной инфраструктуры, определены ее ключевые составляющие в сельской местности. Определено место транспортно-коммуникационной ее составляющей. Рассмотрены временные и территориальные особенности функционирования транспортного комплекса по видам. Определены особенности транспортной доступности для сельских районов Донецкой области. Определены особенности связи в сельской местности.

Ключевые слова: сельская местность, социальная инфраструктура, транспортно-коммуникационная инфраструктура.

Вступ. В теперішній час розвиток галузей соціальної інфраструктури в сільській місцевості значно відстає від реальних потреб населення. Основною причиною цього відставання є успадкована Україною економічна система, яка виробляла продукцію здебільшого для виробництва чи міліарних потреб, а на розвиток соці-

альної інфраструктури виділялися кошти за залишковим принципом. Розвиток соціальної інфраструктури тісно пов'язаний з розв'язанням соціальних та економічних завдань. До них належать, зокрема: максимальне скорочення витрат часу споживачів на одержання побутових послуг; створення вільного ринку послуг і кон-

курентції між об'єктами, що надають послуги; зменшення вартості послуг; досягнення вищого рівня збалансованості структурних підрозділів, а також оптимальних пропорцій між галузями й видами інфраструктури [3, 4]. В суспільстві в останні роки спостерігається тенденція погіршення рівня соціальної інфраструктури в сільській місцевості. Для розгляду причин даного процесу, основних тенденцій та шляхів вирішення проблеми було обрано сільську місцевість Донецької області. Область є промислово розвиненою та однією з найбільш густозаселених областей України, як наслідок близько 90% населення проживає в містах і тенденція збільшення чисельності жителів міст триває, так як інфраструктура в сільській місцевості не може задовольнити потреби населення. Дослідження тенденцій розвитку соціальної інфраструктури в сільській місцевості Донецької області, її ролі в економічній політиці регіону є важливим завданням сучасної науки. Такий аналіз матиме не лише пізнавальне, а й практичне значення, дозволить виявити можливості більш ефективного використання засобів, які виділяються даним галузям та сприятиме пошуку нових форм і напрямків розвитку.

Виклад основного матеріалу. В соціальній інфраструктурі сформувалися дві групи галузей – соціально-побутова та соціально-культурна. Загальним, об'єднуючим принципом для цих груп є їх функціональне призначення: задоволення потреб населення у послугах. Водночас кожна з цих груп має істотні відмінності у характері й цільовому призначенні послуг, що надаються людям. У першій групі представлені галузі, що надають населенню послуги, спрямовані на створення певних матеріальних умов життєдіяльності. У другій об'єднані ті галузі, що надають населенню духовні, не речові послуги [8].

З-поміж галузей соціальної інфраструктури, зокрема першої інфраструктурної групи, виняткове значення для життєдіяльності населення має рівень розвитку транспорту – галузі, підприємства якої виконують роботи з перевезення вантажів і людей. До соціально-побутової інфраструктури належить пасажирський транспорт загального користування, послугами якого постійно користуються жителі міських і сільських поселень. Пасажирський транспорт задовольняє потреби людей у просторовому переміщенні з виробничими, побутовими й особистими цілями. Для сільського населення головними видами транспорту переважно є залізничний та автомобільний.

У розвитку суспільства значну роль відіграє зв'язок – галузь, яка обслуговує усі сфери

економіки, управління та оборону держави і безпосередньо населення. До соціально-побутової інфраструктури належить зв'язок з обслуговування населення. Він задовольняє побутові й культурні потреби людей, забезпечує передавання та прийняття для них інформації поштовим, телеграфним і телефонним способом, по радіо. В сучасному суспільстві все більша частка населення як міського так і сільського користується Інтернет зв'язком. Інтернет – всесвітня система взаємополучених комп'ютерних мереж [8].

Транспортне господарство Донеччини – це густа мережа залізниць та автомобільних доріг, авіатранспорт, морські перевезення. Концентрація промислового виробництва, широкі господарські зв'язки обумовили створення на території області розвинутої транспортної системи.

За сферою обслуговування транспорт поділяється на три категорії: транспорт загального користування, обслуговуючий сферу обігу і населення, транспорт спеціального користування (переміщення сировини, напівфабрикатів, готових виробів та ін.), а також транспорт особистого користування. Транспорт загального користування не слід плутати з громадським транспортом (громадський транспорт є підкатегорією транспорту загального користування). Транспорт загального користування обслуговує торгівлю (перевозить товари) і населення (пасажирські перевезення). Транспорт спеціального користування – внутрішньовиробничий і внутрішньовідомчий транспорт. Особистий транспорт – це легкові автомобілі, велосипеди, яхти, приватні літаки. В сільській місцевості присутні всі перераховані категорії транспорту, але в значно меншому обсязі, ніж в містах [1].

Донецька залізниця є однією з найбільших в Україні, обслуговує перевезеннями Донецьку, Луганську, частково Дніпропетровську, Запорізьку та Харківську області. Загальна довжина її під'їзних колій становить 9,5 тис. км. Найбільші залізничні вузли – Ясинувата, Красний Ліман, Дебальцеве, Микитівка, Волноваха [6]. Що стосується розвитку залізничного транспорту в сільській місцевості, то він переважно розвинутий поблизу великих та середніх міст, що пов'язано з розвитком промисловості в даному регіоні. Переважна частка сільського населення користується автомобільним транспортом. Перевезенням сільського населення найчастіше займаються приватні товариства та частково державні підприємства, в області діють 299 приміських маршрути. Приміські перевезення – перевезення пасажирів і багажу в приміському сполученні, де діють приміські тарифи та дов-

жина маршруту не перевищує 50 км. Дані перевезення здійснюються незалежно від адміністративно-територіального поділу, крім міських маршрутів [5].

В сільській місцевості транспортна доступність є не рівномірною, все залежить від віддаленості міст, автотрас та залізничних вузлів. Як приклад, с. Сергіївка розташоване в 20 хвилинах їзди від великого машинобудівного центру Донецької області м. Краматорська. Через територію села проходить автотраса на м. Добропілля та м. Красноармійськ, таким чином протягом доби через село проходять 16 маршрутів в різний час, а у вихідні дні – 17, що сприяє розвитку соціальної інфраструктури через її транспортну доступність та не значну віддаленість від промислового центру. В той же час поряд з даним селом розташоване село Привілля, але що б до нього доїхати треба з'їхати з автотраси і проїхати ще декілька кілометрів, що суттєво ускладнює його транспортну доступність, тому за добу через село відбувається 5 маршрутів. Отже, транспортна доступність місцевості є дуже важливим фактором

розвитку території, адже частково забезпечує соціальний розвиток.

Динаміка перевезень пасажирів автомобільним транспортом значно збільшилася за останні 5 років (рис. 1). В 2008 році показник становив 5243 тисячі, а в 2012 році збільшився до 7791 тисячі, що говорить про збільшення попиту на даний вид транспорту в сільській місцевості. Попит можна пояснити збільшенням частки сільського населення, яке їздить на роботу до найближчих міст. Сюди ж можна віднести збільшення цін на пальне, це призвело до того, що певна частка населення сел, які раніше на роботу їздили на власному транспорті почали їздити на громадському, бо він обходиться набагато дешевше. Також за останні 5 років спостерігається позитивна динаміка пасажирообороту автомобільним транспортом (рис. 2), що є наслідком збільшення перевезень пасажирів. Так в 2008 р. показник становив 149 млн. пасажирів на км., а в 2012 р. 276, отже збільшення відбулося майже в два рази.

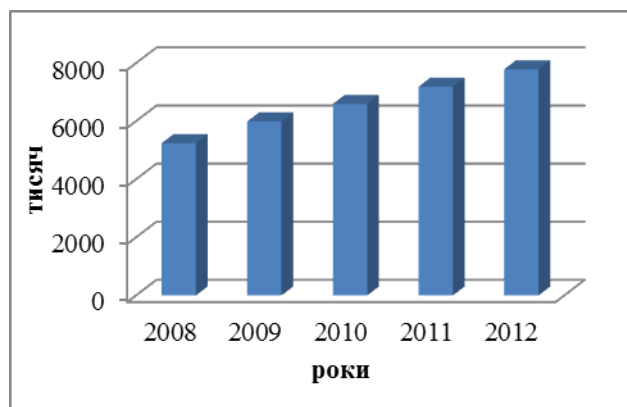


Рис. 1. Динаміка перевезень пасажирів автомобільним транспортом за період 2008-2012 р. (побудовано за даними [2, 5]).

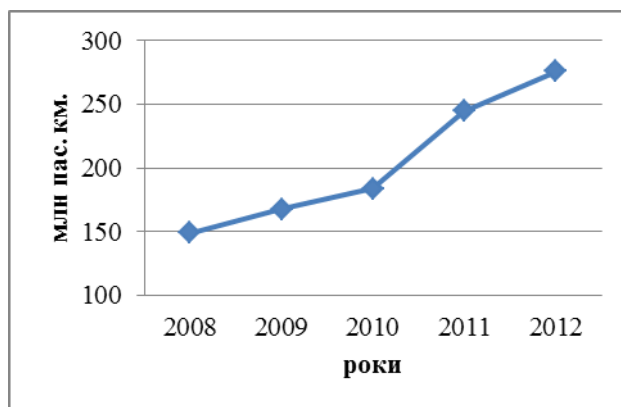


Рис. 2. Динаміка пасажирообороту автомобільним транспортом за період 2008-2012 р. (побудовано за даними [2, 5]).

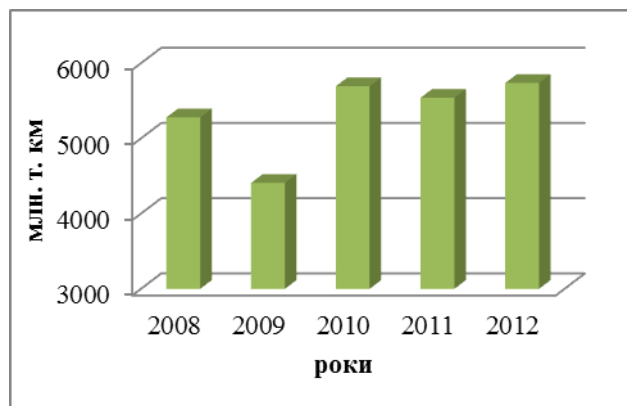


Рис. 3. Динаміка перевезень вантажів автомобільним транспортом за період 2008-2012 р. (побудовано за даними [2, 5]).

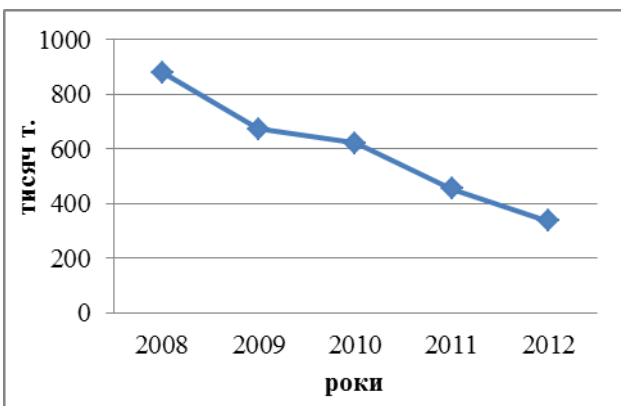


Рис. 4. Динаміка вантажообороту автомобільним транспортом за період 2008-2012 р. (побудовано за даними [2, 5]).

Також в порівнянні з 2008 роком в 2012 р. збільшилося перевезення вантажів автомобільним транспортом (рис. 3). В 2008 р. показник становив 5279,4 млн. тонн км., а в 2012 році 5737. В той же час в порівнянні з динамікою перевезень пасажирів, як мала прямолінійну траєкторію, в перевезеннях вантажів значне зменшення показників спостерігається в 2009 році, що можна пояснити економічною кризою. В цих умовах більш вигідним був залізничний транспорт як більш надійний та дешевший. Після 2009 року показники почали зростати. Що стосується вантажообороту, то його динаміка є від'ємною (рис.4).

Наприкінці 2010 р. та в 2011 р. зменшилася чисельність перевезення пасажирів залізничним транспортом як в містах так і в сільській місцевості, що пов'язано з ремонтними роботами до Євро2012, через що залізничні вузли закривалися, змінювалися маршрути. В деяких районах Донецької області, де в сільській місцевості є залізничне сполучення, маршрути зовсім скасовувалися. В 2012 році після відкриття відремонтованих шляхів та оновлення їх бази, чисельність перевезень пасажирів даним транспортом майже не перевищила показників 2010 року, збільшення відбулося тільки в період проведення Євро 2012. В цей же період проводився і частковий ремонт автодоріг [6].

До засобів зв'язку відносяться: телефон, домофон, телеграф, факс, телекс, модем, гучномовець, прожектор на морі, радіостанція, мобільний телефон, Інтернет. Стан розвитку поштового зв'язку є відображенням рівня цивілізованості суспільства. Певною мірою пошта є ознакою державності, неодмінним атрибутом на листах офіційних печаток із символікою влади. Пошта сприяє поширенню різноманітної інформації, налагодженню шляхів сполучення, розвитку економіки, справочинства, культури. В сучасному світі поштовий зв'язок зазнав зменшення своєї значимості. Якщо раніше було широко розвинуте листування, то з розвитком сучасних технологій листування відійшло на другий план. Зараз в сільській місцевості в поштових відділах переважно здійснюють оплату ко-

мунальних послуг, виписують журнали, газети, працівники поштових відділів виплачують пенсію пенсіонерам і переважно розносять її по домівках. Листування здійснюється в основному між організаціями [7].

Якщо раніше була досить поширена мережа стаціонарного телефонного зв'язку, то зараз з кожним роком чисельність осіб, які його підключають зменшується, за виключенням, переважно осіб похилого віку. Все більша частка осіб переходить на мобільний зв'язок, який в даний час є досить доступним та зручним для користування. З кожним роком чисельність абонентів мобільного зв'язку збільшується, в сільській місцевості Донецької області переважають оператори МТС та УМС.

В селах з кожним роком починають все ширше впроваджуватися Інтернет технології, переважно громадськими організаціями для роботи та передачі даних між організаціями. Все частіше використовують такі засоби передачі інформації як Інтернет та факс, що полегшує та прискорює роботу і комунікативність. Нажаль, не всім доступні нові технології, так як сільській бюджету переважно фінансуються не на належному рівні, що сприяє розшаруванню між розвитком окремих територій, що вимагає оптимізації транспортно-комунікаційної інфраструктури.

Висновки. Отже, рівень функціонування транспортно-комунікаційної інфраструктури, особливо сільської місцевості, є важливим показником соціального розвитку. На прикладі Донецької області досліджено її особливості, виділено фактори впливу, проблеми, що дозволяє виявити шляхи оптимізації транспортно-комунікаційної інфраструктури для забезпечення соціальних потреб сільського населення. Важливість зазначеної проблеми підтверджує актуальність подальших суспільно-географічних досліджень з метою класифікації транспортно-комунікаційної інфраструктури за територіальним принципом. Такі дослідження мають бути в основі програм соціально-економічного розвитку територій, в першу чергу – сільських.

Література

1. Алаєв Э. Б. Экономико-географическая терминология / Э. Б. Алаєв. – М.: Мысль, 1997. – 199 с.
2. Донецька область у 2012 році: Стат. щорічник / За ред. О.А. Зеленого; Відп. за вип. Л.О. Мішина – Х.: Головне управління статистики у Донецькій області, 2013. – 501 с.
3. Євдокименко В. К. Соціальна інфраструктура регіону: пошуки перспективи розвитку / В. К. Євдокименко, У. Я. Садова, Л. Т. Шевчук – Чернівці: «Прут», 2005. – 80 с.
4. Немець Л. М. Про особливості дослідження соціальної інфраструктури сільської місцевості Донецької області / Л. М. Немець, Ю. К. Яковлева, К. Ю. Сегіда, О. В. Полевич // Регіон – 2012: стратегія оптимального розвитку: матеріали науково-практичної конференції з міжнародною участю (м. Харків, 25 – 26 жовтня 2012 р. / Гол. ред. колегії В.С. Бакіров. – Х.: ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2012. – с. 221 – 225.

5. Офіційний сайт Головного управління статистики в Донецькій області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.donetskstat.gov.ua>
6. Офіційний сайт Донецької залізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://railway.dn.ua/>
7. Проблеми та перспективи управління розвитком соціальної інфраструктури на місцевому рівні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://old.niss.gov.ua/Monitor/April/7.htm>
8. Стрижеус Л. В. Роль і значення соціальної інфраструктури регіону в сучасних умовах / Л.В. Стрижеус [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/en_re/

УДК 631.15: 332.3

*В.М. Опара, к.техн.н., професор,

**О.А. Домбровська, к.екон.н., доцент,

*Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна,

**Харківський національний аграрний університет імені В.В. Докучаєва

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНЕ ЗНАЧЕННЯ ОРЕНДНИХ ВІДНОСИН У СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОМУ ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННІ В УКРАЇНІ

У статті розглянуто особливості розвитку орендних земельних відносин в сільському господарстві. Визначено переваги, недоліки, причини та фактори, під впливом яких відбувається її розвиток. Обґрунтовано перспективи їх удосконалення шляхом запровадження оптимальної орендної плати за використання земельних часток. Досліджено особливості існуючого нормативно - правового поля щодо формування права власності на земельні ділянки сільськогосподарського призначення в Україні. Запропоновано шляхи оптимізації умов орендних угод. Виявлено основні порушення, що характерні для земельно – орендних відносин та шляхи підвищення забезпеченості захисту прав землевласників. Обґрунтовано методичні підходи щодо запровадження механізму застави права оренди землі та необхідність її законодавчого врегулювання.

Ключові слова: земельна частка, оренда земель, орендна плата, державне регулювання.

В.Н. Опара, Е.А. Домбровская. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ АРЕНДНЫХ ОТНОШЕНИЙ В СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОМ ЗЕМЛЕПОЛЬЗОВАНИИ В УКРАИНЕ. В статье рассмотрены особенности развития арендных земельных отношений в сельском хозяйстве. Определены преимущества, недостатки, причины и факторы, из-за влияния которых происходит ее развитие. Обоснована перспективность их совершенствования путем внедрения оптимальной арендной платы за использование земельных долей. Исследованы особенности существующего нормативно - правового поля по формированию права собственности на земельные участки сельскохозяйственного назначения в Украине. Предложены пути оптимизации условий арендных сделок. Выявлены основные нарушения, характерные для земельно - арендных отношений и пути повышения обеспеченности защиты прав землевладельцев. Обоснованы методические подходы по внедрению механизма залога права аренды земли и необходимость ее законодательного урегулирования.

Ключевые слова: земельная доля, аренда земель, арендная плата, государственное регулирование.

Актуальність. Різноманітність визначень економічної категорії „оренда” свідчить про те, що вона відображає соціальний, економічний та управлінський аспекти суспільних відносин. Оренда – надзвичайно багатогранне явище, тому однозначне її трактування завжди буде неповним. Вона виступає через сукупність правомочностей: володіння, користування і розпорядження, а також як вид підприємництва, що дозволяє раціонально поєднувати матеріально-технічні, фінансові та трудові ресурси, запроваджувати нові технології у виробництві, ефективно організовувати господарську діяльність.

Орендним відносинам належить важливе місце в сучасних економічних процесах, що здійснюються у сільському господарстві України. У перебудові відносин власності в АПК нашої держави, в процесі проведення аграрної реформи, оренда стала невід’ємною частиною цього процесу. У системі заходів щодо удосконалення виробничих відносин та якісного оновлення продуктивних сил оренда відіграє важливу роль як форма використання земельних і майнових паїв.

Земельні відносини у аграрному секторі економіки України набули орендного характеру, адже власники земельних часток (паїв) самостійно майже не займаються сільськогосподарською виробничою діяльністю на безоплатно одержаній ділянці (земельному паї), а основними землекористувачами на умовах оренди стали сільськогосподарські підприємства, що переважно утворювалися на теренах колишніх КСП. У зв’язку з цим потребує глибокого вивчення та переосмислення досвід розвитку орендних відносин у сільськогосподарському землекористуванні України, а також його економічні, соціальні та екологічні наслідки.

Вихідні передумови дослідження. У вітчизняній економічній літературі проблеми формування і розвитку інститутів оренди земель сільськогосподарського призначення присвячені праці провідних вітчизняних учених [1-7]. Проте низка важливих питань залишаються невирішеними, зокрема, потребують уточнення методики визначення обсягу орендної плати, оптимізації строків оренди землі, конкретизація ринкових принципів оренди сільськогосподарських земель.